



An den Grossen Rat

25.2049.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 28. Oktober 2026

Kommissionsbeschluss vom 28. Oktober 2026

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
zum Ratschlag betreffend Tramabzweiger Margarethen-/
Güterstrasse

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat beantragt beim Grossen Rat, für einen Tramabzweiger aus der Margarethenstrasse in die Güterstrasse Ausgaben von 2.8 Mio. Franken als Darlehen an die BVB zu bewilligen. Heute existiert an diesem Knoten nur eine Gleisverbindung aus der Güterstrasse in Richtung Margarethenbrücke. Bei Streckenunterbrechungen in diesem Gebiet ist es deshalb kaum möglich, den Tramverkehr umzuleiten. Dies hat sich insbesondere während der Sperrung der Margarethenbrücke für den Tramverkehr durch die SBB zwischen Juni 2023 und März 2024 gezeigt. Davon betroffen waren die Linien 2, 16 und E11. Die BVB konnten die Gemeinde Binningen und das Gundeldingerquartier während dieser Zeit nicht im gewohnten Umfang mit dem Tram erschliessen. Mit einer Gleisverbindung von der Margarethenstrasse in die Güterstrasse hätten sie den Trambetrieb aufrechterhalten können.

Damit das Tramnetz bei künftigen, geplanten und ungeplanten, kürzeren und längeren Unterbrüchen mehr Flexibilität aufweist, soll die fehlende Gleisverbindung realisiert werden.

Abbildung 1: Tramabzweiger aus der Margarethenstrasse in die Güterstrasse



Eine grosse Bedeutung erhielt die neue Fahrbeziehung während des Baus der neuen Margarethenbrücke und der Umgestaltung der Achse Binningerstrasse – Heuwaage. Der Neubau der Margarethenbrücke dürfte für den Tramverkehr mit einer mehrmonatigen, die Erneuerung der Binningerstrasse sogar mit einer mehrjährigen Totalsperrung verbunden sein. Stehen in diesen Phasen die Margarethenverbindung (vgl. Ratschlag 26.0224.01 betreffend Ausgabenbewilligung für das Tram Margarethenverbindung und Bericht der UVEK 26.0224.02) und der Tramabzweiger aus der Margarethenstrasse in die Güterstrasse zur Verfügung, können die Trams aus dem Leimental via Margarethenstich auf die Margarethenbrücke oder in die Güterstrasse geführt werden.

Eine Inbetriebnahme des Tramabzweigers aus der Margarethenstrasse in die Güterstrasse ist gemäss dem Terminplan im Ratschlag Ende 2028 möglich. Bewilligt der Grosse Rat die Ausgaben im Jahr 2026, folgen 2027 das Plangenehmigungsverfahren des Bundes und 2028 die Submission und die Ausführung.

2. Kommissionsberatung

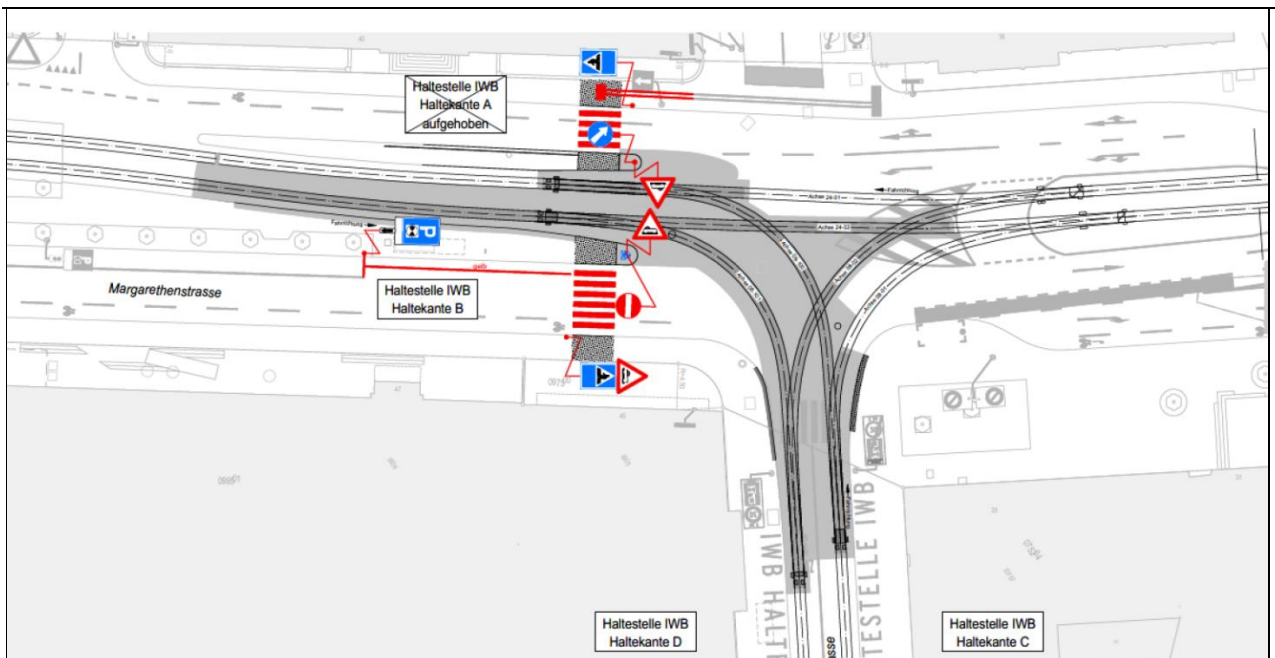
Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse* am 4. Februar 2026 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 27. Mai, 10. Juni und 19. August 2026 mit dem Geschäft auseinander. Sie tauschte sich mit einer Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements sowie einem Teamleiter Infrastrukturprojekte der BVB aus. Den vorliegenden Bericht verabschiedete die UVEK am 28. Oktober 2026.

Eintreten auf den Ratschlag war in der UVEK nicht bestritten. Die Kommission beantragt dem Grossen Rat mit 11:0 Stimmen, der Ausgabenbewilligung von 2.795 Mio. Franken für neue Gleisanlagen als Darlehen an die BVB zuzustimmen. Im vorliegenden Bericht fasst sie ihre Beratung zusammen.

2.1 Projekt Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse

Zur Realisierung des Tramabzweigers aus der Margarethenstrasse in die Güterstrasse müssen gemäss dem vorliegenden Projekt südlich des Knotens und in der Güterstrasse je zwei neue Weichen eingebaut werden. Die Anordnung und die Breite der Fahrspuren bleiben unverändert. Die Velofahrenden müssen stadteinwärts zwei zusätzliche Gleise queren. Der Fussgängerstreifen wird etwas in Richtung Süden verschoben. Dies hat den Vorteil, dass stadteinwärts fahrende Autos bei aus der Güterstrasse herausfahrenden Trams seltener auf dem Fussgängerstreifen stehen.

Abbildung 2: Haltestellen IWB mit Tramabzweiger



Gewichtigere Konsequenzen hat der Einbau der Gleisverbindung für die Tramhaltestelle IWB. Gemäss den Ausführungen des Regierungsrats im Ratschlag ist es nicht möglich, die Haltestelle ohne grosse Nachteile für andere Verkehrsteilnehmende und unter Einhaltung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) und der Ausführungsbestimmungen zur

Eisenbahnverordnung (AB-EBV) vollständig aufrechtzuerhalten. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile und unter Berücksichtigung der Bewilligungsfähigkeit sollen deshalb die beiden in der Margarethenstrasse liegenden Haltekanten A und B (im aktuellen Liniennetz von der Tramlinie 2 bedient) aufgehoben werden. Nicht betroffen sind die in der Güterstrasse liegenden Haltekanten C und D (im aktuellen Liniennetz von den Tramlinien 16 und E11 bedient). Beabsichtigt sei, im Rahmen des Bauprojekts mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zu prüfen, ob für eine befristete Aufrechterhaltung der Haltekante B eine Ausnahmegewilligung möglich ist. Sobald auf der neuen Margarethenbrücke in etwa zehn Jahren eine neue Haltestelle mit Perronzugang zum Bahnhof Basel SBB realisiert ist, würde auch die in der Margarethenstrasse liegende Haltekante B aufgehoben.

Die UVEK hat um eine genauere Begründung für die Notwendigkeit der Aufhebung gebeten und sich nach der Wahrscheinlichkeit erkundigt, dass das BAV für die Haltekante B eine Ausnahmegewilligung erteilt. Gemäss erhaltener Antwort müssen beim Umbau einer Haltestelle die Vorgaben des BehiG und der AB-EBV eingehalten werden. Es geht dabei u.a. um den niveaugleichen Einstieg und das Spaltmass zwischen dem Tram und der Haltekante. Heute entsprechen die Haltekanten A und B den Vorgaben nicht. Die Haltekante A ist für den Einsatz einer Klapprampe zu schmal. Und auch für einen Einstieg ohne Klapprampe reichen die Platzverhältnisse nicht. Die neuen Weichen verunmöglichen es, das Tram so nahe wie heute an die Haltekante zu führen. An der heutigen Lage der Haltekante A entstünde ein Spaltmass von fast 60 cm. Um das vorgegebene Spaltmass einzuhalten, müsste die Haltestelle in Südrichtung verschoben werden. Dies wäre mit Mehrkosten verbunden und hätte zur Folge, dass entweder mehrere Bäume gefällt oder die kürzlich umgesetzten Verbesserungen für die Velofahrenden rückgängig gemacht werden müssten. Deshalb schlägt der Regierungsrat vor, die Haltekante A ersatzlos aufzuheben. Dass das BAV für die Haltekante B eine Ausnahmegewilligung erteilt, stufen die Projektverantwortlichen aus dem Bau- und Verkehrsdepartement basierend auf einer unverbindlichen Voranfrage als realistisch ein. Das BAV wird aber erst entscheiden, wenn alle technischen Fragen geklärt sind und die Finanzierung des Projekts beschlossen ist. Der Grosse Rat kann über den Tramabzweiger deshalb nicht in Kenntnis des Entscheids des BAV beschliessen. Einen möglichen gleichlautenden Antrag auf eine Ausnahmegewilligung für die Haltekante A stufen die Expertinnen und Experten als chancenlos ein.

2.2 Bedeutung der Haltestelle IWB

Die UVEK hat sich angesichts des Umstands, dass der Regierungsrat eine teilweise Aufhebung der Haltestelle IWB vorschlägt, nach deren Bedeutung im Tramnetz erkundigt. Von der Aufhebung betroffen wäre im aktuellen Netz ausschliesslich die Tramlinie 2.

An der Haltestelle IWB steigen gemäss den BVB pro Werktag etwa 1'000 Fahrgäste pro Richtung in ein oder aus einem Tram der Linie 2, knapp 3'000 fahren durch. Der Anteil der ein- und aussteigenden Passagiere ist vergleichbar mit jenen der Haltestelle Markthalle, aber höher als jener an der Haltestelle Margarethen. Die Haltestelle IWB liegt in Bahnhofsnähe und ist bzw. wäre insbesondere für Reisende aus Binningen und künftig aus dem Leimental für das Umsteigen zwischen Tram und Zug wichtig. Wird nur die Haltekante A aufgehoben, bleiben die Auswirkungen für diese Fahrbeziehungen überschaubar. Am Umstieg vom Tram auf den Zug ändert sich nichts. Länger wird der Umsteigeweg vom Zug auf das Tram. Verpasst man deswegen ein Tram, fährt das nächste 7.5 Minuten später. Verpasst man hingegen einen Zug, verliert man in der Regel eine halbe Stunde. An der Haltekante A dürfte niemand mit dem Ziel Bahnhof SBB aus Trams der Linie 2 aussteigen, da für das Umsteigen auf den Zug die Haltestellen Bahnhof SBB und Markthalle attraktiver sind. Für durchfahrende Passagiere reduziert die Aufhebung der Haltestelle die Reisezeit.

Die UVEK weist darauf hin, dass die Haltestelle IWB auch von den Tramlinien 16 und E11 (Haltekanten C und D) bedient wird. Dank diesen bliebe das Einzugsgebiet der Haltestelle weiterhin gut erschlossen (Güteklasse A). Einzelne Wege bis zur nächsten Haltestelle würden sich – wie bei jeder Haltestellen-Aufhebung – verlängern. In Bezug auf die Verhältnismässigkeit der Massnahme weist die UVEK drauf hin, dass es sich bei der im Raum stehenden Lösung um ein – allerdings mehrjähriges – Provisorium handelt. Nach dem Bau der neuen Margarethenbrücke werden die

Haltekanten A und B auf die Brücke verschoben und mit der dort neu gestalteten Haltestelle zusammengelegt. Damit entsteht für die Trampassagiere ein direkter Zugang zu den Perrons des Bahnhofs Basel SBB.

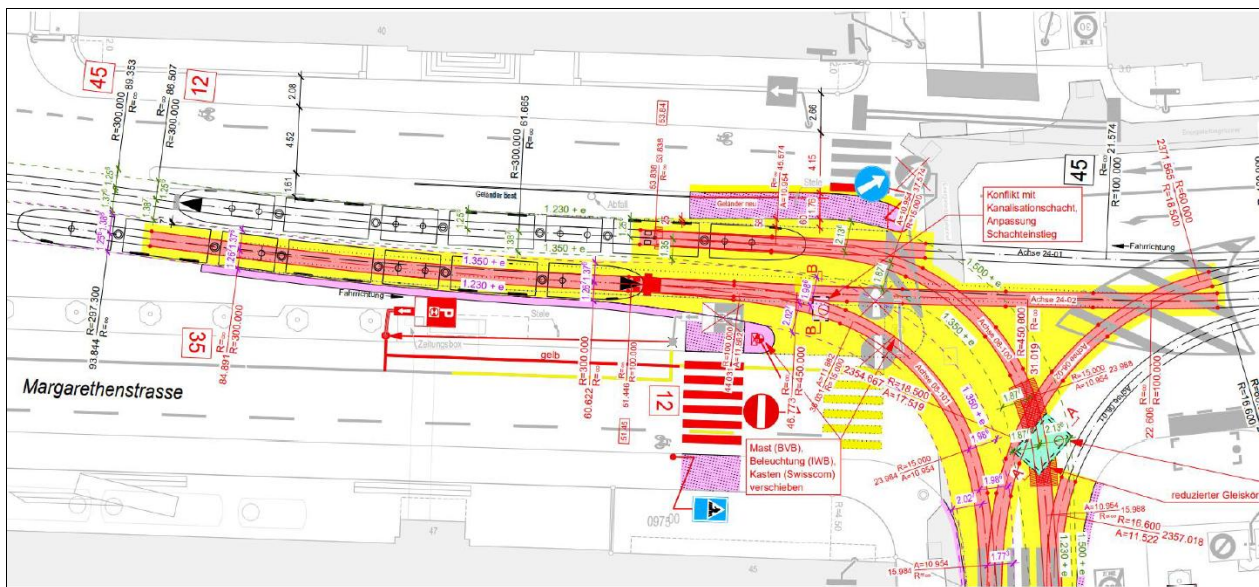
2.3 Variantenstudium

Um die vom Regierungsrat vorgeschlagene Lösung besser einordnen zu können, und in der Annahme, dass die teilweise Aufhebung der Haltestelle IWB auf Widerstand stossen dürfte, hat sich die UVEK alle von der Verwaltung geprüften Varianten vorstellen lassen. Zusätzlich einbezogen hat sie in ihre Erörterungen eine von der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz (IGÖV) vorgelegte Variante. Sie hat sich insbesondere dafür interessiert, mit welchen Konsequenzen eine vollständige Aufrechterhaltung der Haltestelle verbunden wäre.

Als Ausgangslage für alle Varianten lässt sich festhalten, dass bei baulichen Veränderungen an einer Haltestelle die Vorgaben des BehiG und der AB-EBV eingehalten werden müssen. Die heutige Haltestelle erfüllt diese nicht.

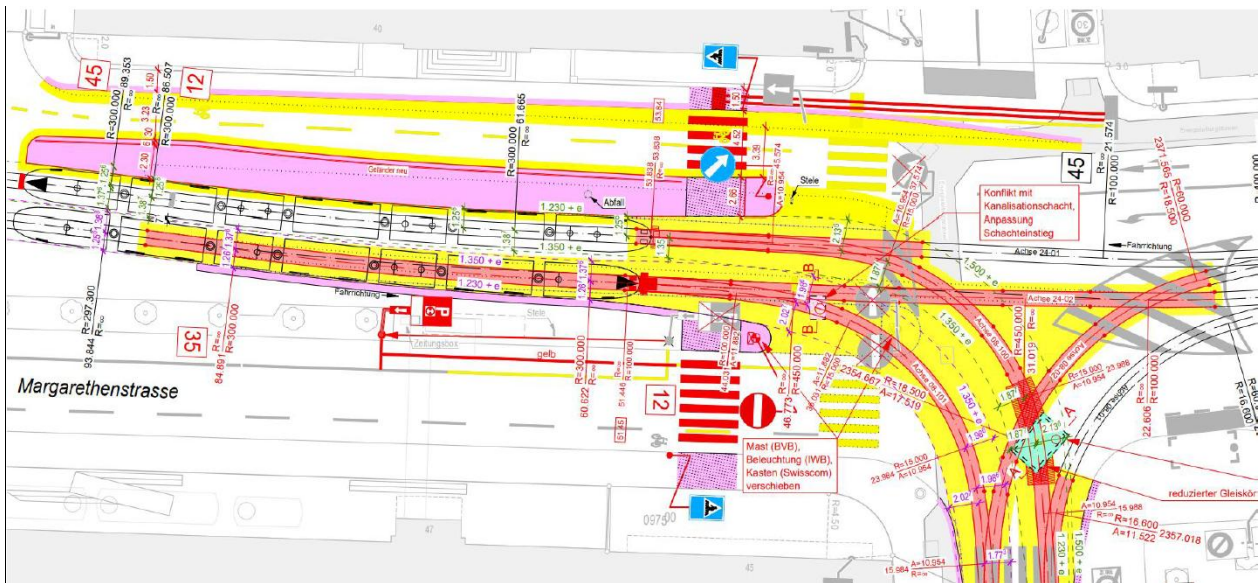
Im Planungsprozess als Erstes geprüft worden ist eine Anpassung der Haltekanten A und B an der bestehenden Lage auf die minimale Breite (Variante 1, ohne Erhöhung der Haltekante). Damit wären weder die Vorgaben des BehiG noch jene der AB-EBV erfüllt. Das Spaltmass betrüge bis zu 60 cm. Die Mindestanforderung des BAV – ein gleichwertiges Sicherheitsniveau – wäre auch mit zusätzlichen Massnahmen nicht erreichbar. Das BAV würde diese Lösung auch als Provisorium nicht bewilligen.

Abbildung 3: Variante 1



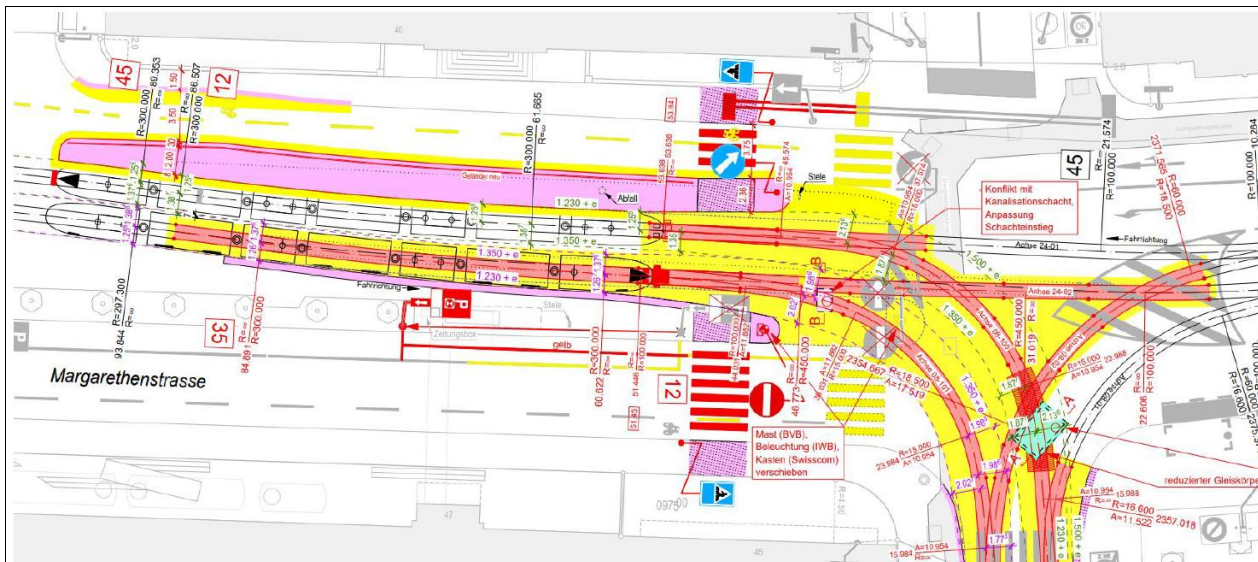
In einem zweiten Schritt hat die Verwaltung eine Verbreiterung der Haltekante A auf 2.30 Meter (mit Neubau des Perrons auf der ganzen Länge, ohne Erhöhung der Haltekante) geprüft (Variante 2). Dies ermöglichte den Einsatz der Klapprampe und wäre konform mit dem BehiG und den AB-EBV. Im Bereich der Haltestelle müsste aber der Velostreifen aufgehoben, das Trottoir von 2.50 auf 1.50 Meter und die Fahrspur von 4.50 auf 3.23 Meter verschmälert werden. Variante 2 wäre technisch umsetzbar, hätte aber spürbare Nachteile für den übrigen Verkehr.

Abbildung 4: Variante 2



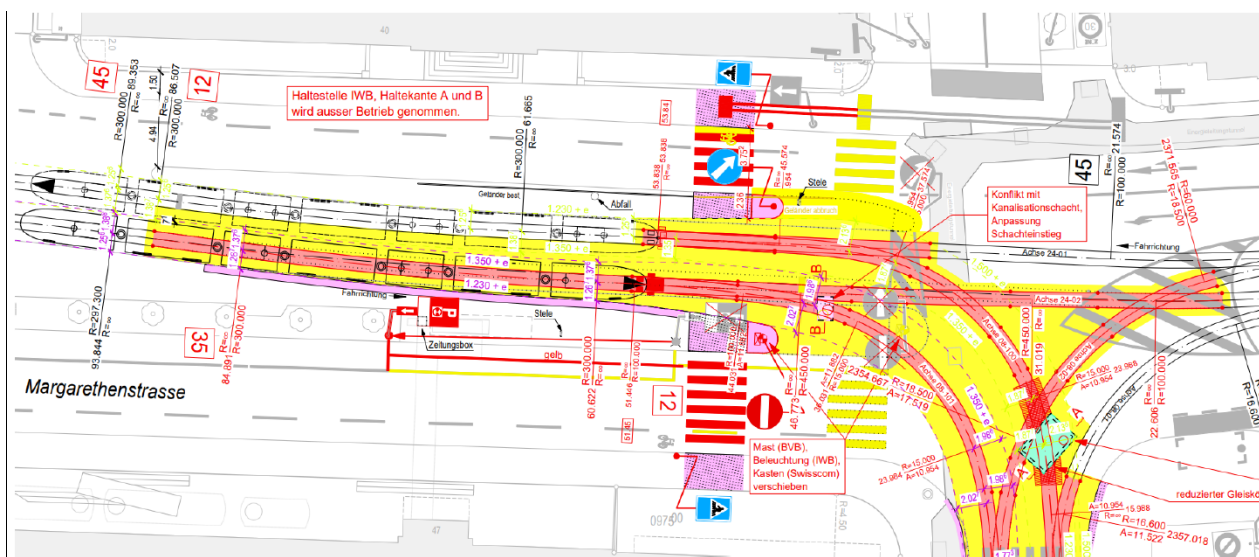
Damit mehr Platz für den übrigen Verkehr zur Verfügung steht, ist als Nächstes eine Lösung mit einer 27 cm hohen Haltekante untersucht worden (Variante 3). Da es die Klapprampe bei dieser Höhe nicht braucht, genügen 2.0 Meter Breite, um die Vorgaben des BehiG zu erfüllen. Die Haltestelle würde sich etwas in Richtung Süden verschieben und müsste auf der ganzen Länge neu gebaut werden. Diese Variante hätte geringere, aber ebenfalls unerwünschte Auswirkungen auf den übrigen Verkehr: Der Velostreifen müsste im Bereich der Haltestelle aufgehoben werden, die Breite des Trottoirs reduzierte sich von 1.94 auf 1.50 Meter, jene der Fahrspur von 4.50 auf 3.50 Meter.

Abbildung 5: Variante 3



Da die Varianten 1 bis 3 als unbefriedigend eingestuft worden sind, hat die Verwaltung die im Ratsschlag vorgeschlagene Lösung entwickelt, bei der auf die Haltekante A verzichtet und Haltekante B als Provisorium beantragt wird (Variante 4). Die nicht mehr bediente(n) Haltekante(n) würde(n) zu Verkehrsinseln umfunktioniert.

Abbildung 6: Variante 4



Eine betreffend Ein- und Ausstieg optimale Lösung realisieren liesse sich mittels Verschiebung der Haltekannten A und B in Richtung Süden (Variante 5). Beide Haltekannten könnten vollst ndig behindertengerecht ausgestaltet werden, der Projektperimeter w rde sich aber deutlich vergr ssern. Es br uhte mehr bauliche Massnahmen im Bestand, und es m sstten acht bis zehn B ume gef llt werden. Die Kosten w ren im Vergleich zur vorgeschlagenen Variante um 30–40 % h her. Angesichts der Tatsache, dass die Haltestelle bis zum Neubau der Margarethenbr cke nur etwa zehn Jahre lang in Betrieb w re, stellt sich die Frage der Verh ltnism ssigkeit.

Abbildung 7: Variante 5



Eine letzte Variante entspricht einer Idee der IG v, die sich zum vorliegenden Gesch ft mit einem Schreiben an die UVEK gewendet hat. Die IG v m chte die Haltestelle IWB vollst ndig erhalten, da es sich bei dieser f r Menschen aus Binningen und nach der Realisierung der Margarethenverbindung auch aus dem Leimental um den ersten Zugangspunkt zum Bahnhof Basel SBB handelt. Die IG v schl gt deshalb statt eines Liniengleises ein Betriebsgleis vor. L gen die Gleise n her

Tramwendeschleife zugunsten von neuen Grünflächen aufgehoben werden. Diese Arbeiten haben eine temporäre Einstellung des Trambetriebs zur Folge. Wird zuvor die Margarethenverbindung realisiert, können die Trams der Linien 10 und 17 über diese Achse fahren. Wegen des aktuell geltenden Tramkreuzungsverbots auf der Margarethenbrücke wäre es aber nicht möglich, diese beiden plus die Linien 2 und 16 über die Brücke fahren zu lassen. Mindestens eine Linie müsste durch die Güterstrasse fahren.

Während des Baus der neuen Margarethenbrücke muss der Trambetrieb zwischen der Markthalle und der Margarethenstrasse temporär eingestellt werden. Damit das Tram über die vorgesehene Hilfsbrücke fahren kann, müssen die Gleise umgelegt werden, was ein paar Wochen dauern dürfte.

Die UVEK stellt fest, dass der Tramabzweiger von der Margarethenstrasse in die Güterstrasse (zusammen mit der Margarethenverbindung) zwingend ist, um den Trambetrieb während der Umgestaltung der Heuwaage und während des Baus der neuen Margarethenbrücke ohne Unterbruch aufrechtzuerhalten. Gemäss ihrem Informationsstand ist vorgesehen, die Margarethenverbindung und den Tramabzweiger gleichzeitig zu realisieren. Dann besteht die Umleitungsmöglichkeit, sobald die ersten Trams über die Margarethenverbindung fahren. Der gleichzeitige Bau hat neben betrieblichen auch bauplanerische Vorteile, muss doch wegen des mit der Margarethenverbindung verbundenen Gleiseinbaus der Trambetrieb bei der Haltestelle Margarethen für eine gewisse Zeit unterbrochen werden. In dieser Zeit kann auch der Tramabzweiger realisiert werden.

Vor dem Hintergrund der obigen Informationen empfände es die UVEK als falsch, die Realisierung des Tramabzweigers von der Margarethenstrasse in die Güterstrasse auf die lange Bank zu schieben. Eine gleichzeitige Realisierung mit der Margarethenverbindung ergibt mehr Sinn als eine gleichzeitige Realisierung mit der neuen Margarethenbrücke und der dortigen neuen Haltestelle mit Perronzugang.

2.5 Fazit der UVEK

Für die UVEK ist die Erstellung des Tramabzweigers von der Margarethenstrasse in die Güterstrasse zielführend. Mit ein paar wenigen Metern Schiene lässt sich die Flexibilität und Stabilität des Tramnetzes bei Veranstaltungen, Unfällen, Baustellen und weiteren Vorkommnissen deutlich erhöhen. Rund um den Bahnhof Basel SBB ist dies von besonderer Bedeutung.

Die UVEK stellt fest, dass die Vorgaben des BehiG den Bau bzw. den Erhalt von Haltestellen erschweren. Hebt man eine Haltestelle nur deshalb auf, weil sie nicht behindertengerecht umgebaut werden kann, ist dies unbefriedigend, sind davon doch mobilitätseingeschränkte Personen besonders betroffen. Dass sich der Tramabzweiger nicht ohne solche nachteilige Folgen realisieren lässt, bedauert die UVEK. In einer Abwägung der Vor- und Nachteile aller geprüften Varianten kommt sie aber zum selben Schluss wie der Regierungsrat: Die Balance aus Sicherheit, Betrieb und Verkehrsqualität dürfte bei der vorgeschlagenen Lösung am besten sein. Diese erfüllt alle Sicherheitsanforderungen, ist bewilligungsfähig und bedarf nur kleinerer baulicher Massnahmen. Angesichts der Tatsache, dass die Haltekanten A und B der Haltestelle IWB nach dem Bau der neuen Margarethenbrücke in etwa zehn Jahren nicht mehr benötigt werden, wäre deren Verschiebung bzw. Neubau in Richtung Süden (Variante 5) unverhältnismässig. Sie würde überdies den Abstand zur Haltestelle Margarethen verringern, die Fussdistanz zum Bahnhof Basel SBB vergrössern und das Umsteigen zwischen den Linien 2 und 16 erschweren. Auch eine Aufhebung des Velostreifens neben der Haltestelle oder eine Fällung von Bäumen wäre aus Sicht der UVEK nicht zielführend.

Da mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit nur die Haltekante A aufgehoben werden muss, spricht sich die UVEK überdies für eine baldige Realisierung des Tramabzweigers aus.

2.6 Anpassung Grossratsbeschluss

Die UVEK hat festgestellt, dass die Finanzierung des Tramabzweigers über die vom Grossen Rat am 19. September 2012 genehmigte Rahmenausgabenbewilligung für den Tramnetzausbau erfolgen soll (Kapitel 5.1 des Ratschlags), dies im Entwurf des Grossratsbeschlusses aber nicht

festgehalten ist. In Abstimmung mit dem Bau- und Verkehrsdepartement hat sie den Grossratsbeschluss deshalb ohne Gegenstimme entsprechend angepasst. Der Beschluss lautet damit wie folgt (ergänzter Teil unterstrichen): «Fr. 2'795'000 für neue Gleisanlagen als Darlehen an die BVB zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz, IB3, Darlehen und Beteiligungen (Pos. 6018.999.05008)

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 11:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 28. Oktober 2026 mit 12:0 Stimmen verabschiedet und ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Raffaella Hanauer
Kommissionspräsidentin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrats Nr. 25.2049.01 vom 7. Januar 2026 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 25.2049.02 vom 28. Oktober 2026, beschliesst:

Für den Tramabzweiger Margarethen-/Güterstrasse wird eine Ausgabe in Höhe von Fr. 2'795'000 bewilligt (Preisbasis: Nordwestschweizerischer Baupreisindex Tiefbau vom 1. April 2023 = 123.9 / Basis Oktober 2010 = 100 Punkte).

Fr. 2'795'000 für neue Gleisanlagen als Darlehen an die BVB zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz, IB3, Darlehen und Beteiligungen (Pos. 6018.999.05008).

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.